VV.

CONSEIL D'ETAT - RAAD VAN STATE
LEGISLATION - WETGEVING
1 2 -03- 1987
Overgemaakt aan de H.

L. 17.907/9.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 4 mars 1987, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques", a donné le 9 mars 1987 l'avis suivant :

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 4 maart 1987 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen", heeft op 9 maart 1987 het volgend advies gegeven :

OBSERVATIONS GENERALES.

Le projet a pour objet de modifier l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Le 28 mars 1983, le Conseil des Ministres des Communautés européennes a pris une directive "prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques" (Journal officiel des Communautés européennes 1983, L. 109 / 8 à 11).

Aux termes de l'article 8, § 1er et § 2, les Etats membres communiquent immédiatement à la Commission des Communautés européennes tout projet de règle technique, sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale ou européenne. La Commission porte le projet à la connaissance des autres Etats membres. La Commission et les Etats membres peuvent adresser à l'Etat membre qui a fait part d'un projet de règle technique des observations dont cet Etat membre tiendra compte dans la mesure du possible lors de la mise au point ultérieure de la règle technique.

Aux termes de l'article 9, les Etats membres reportent l'adoption d'un projet de règle technique de six mois à compter de la date visée à l'article 8, § 1er, si la Commission ou un autre Etat membre émet, dans les trois mois qui suivent cette date, un avis circonstancié selon lequel la mesure envisagée doit être modifiée afin d'éliminer ou de limiter les entraves à la libre circulation des biens qui pourraient éventuellement en découler.

.../...

Il ressort des explications données au Conseil d'Etat et des documents fournis à celui-ci que les dispositions relatives au "cercle de braquage" actuellement en vigueur en Belgique (article 32bis de l'arrêté royal du 15 mars 1968) ont été jugées par la Commission des Communautés européennes, contraires au droit communautaire et qu'elles ont donné lieu à une action en manquement devant la Cour. L'article 2 du projet a précisément pour objet de remplacer ledit article 32bis, 2.3., par des dispositions éliminant toute discrimination. L'article 2 du projet est en état d'être examiné par le Conseil d'Etat; au surplus, il doit être adopté d'urgence en raison de ladite action en manquement. Cet article 2 n'appelle pas d'observation.

Il ressort également des explications données au Conseil d'Etat et des documents fournis à celui-ci que la Commission conteste la compatibilité de plusieurs dispositions du projet avec le droit communautaire.

I. L'article 3 (qui complète l'article 45 de l'arrêté royal du 15 mars 1968), en tant qu'il dispose que "les autocars et les autobus, d'une masse maximale autorisée supérieure à 10.000kg, mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987, doivent être équipés d'un ralentisseur électrique ou hydrodynamique donnant les mêmes performances que celles prévues au point 1.5. de l'annexe II de la directive visée à l'alinéa précédent" (la directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes), alors que ces autobus et autocars pourraient atteindre par un autre procédé un niveau de sécurité équivalent.

.../...

II. L'article 5 (qui modifie l'article 60 du même arrêté), en tant qu'il dispose "que les portes de secours doivent se trouver dans la paroi gauche ou dans la paroi arrière du véhicule", alors que les véhicules pourraient atteindre par un autre procédé un niveau de sécurité équivalent.

Il incombe au Gouvernement de modifier les dispositions indiquées et critiquées par la Commission des Communautés européennes pour les mettre en concordance avec le droit communautaire.

En raison du délai très court qui lui a été imparti ainsi que de l'ampleur et du caractère très technique des dispositions du projet qui exigeraient une instruction approfondie faite avec le concours de l'administration, le Conseil d'Etat se voit obligé de se borner aux observations qui précèdent.

OBSERVATION PARTICULIERE.

En vue de rendre plus aisée l'instruction des projets, il y a lieu, pour l'administration, de communiquer au Conseil d'Etat la mention des directives du Conseil des Communautés européennes dont elle entend se prévaloir.

ALGEMENE OPMERKINGEN.

Het ontwerp strekt tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

De Raad van ministers van de Europese Gemeenschappen heeft op 28 maart 1983 een richtlijn vastgesteld "betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften" (Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 1983, L. 109 / 8 tot 11).

Naar luid van artikel 8, leden 1 en 2, delen de Lid-Staten de Commissie van de Europese Gemeenschappen onmiddellijk ieder ontwerp voor een technisch voorschrift mede, tenzij het een volledige omzetting van een internationale of Europese norm betreft. De Commissie stelt de overige Lid-Staten in kennis van het ontwerp. De Commissie en de Lid-Staten kunnen bij de Lid-Staat die een ontwerp voor een technisch voorschrift ter kennis heeft gebracht, opmerkingen indienen, waarmee deze Lid-Staat, bij de verdere uitwerking van het technisch voorschrift, zoveel mogelijk rekening dient te houden.

Naar luid van artikel 9 stellen de Lid-Staten de goedkeuring van een ontwerp van technisch voorschrift zes maanden uit, te rekenen vanaf de in artikel 8, lid 1, bedoelde datum, indien de Commissie of een andere Lid-Staat binnen een termijn van drie maanden na die datum de uitvoerig gemotiveerde mening te kennen geeft, dat de beoogde maatregel moet worden gewijzigd ten einde eventuele belemmeringen voor het vrije verkeer van goederen die uit die maatregel kunnen voortvloeien op te heffen of te beperken.

.../...

Uit de aan de Raad van State verschafte uitleg en uit de stukken die hem bezorgd zijn blijkt, dat de thans in België geldende bepalingen betreffende de "bestreken baan" (artikel 32bis van het koninklijk besluit van 15 maart 1968) door de Commissie van de Europese Gemeenschappen strijdig met het gemeenschapsrecht zijn geacht en aanleiding hebben gegeven tot het instellen van een rechtsvordering wegens niet-nakoming voor het Hof. Artikel 2 van het ontwerp beoogt bepaaldelijk het genoemde artikel 32bis, 2.3., te vervangen door bepalingen die iedere ongelijke behandeling uitsluiten. Artikel 2 van het ontwerp is in zoverre gereed dat het door de Raad van State kan worden onderzocht; bovendien moet het ter wille van de bedoelde vordering wegens niet-nakoming dringend worden aangenomen. Bij dat artikel 2 zijn geen opmerkingen te maken.

Uit de aan de Raad van State verschafte uitleg en uit de stukken die hem bezorgd zijn, blijkt ook dat de Commissie de bestaanbaarheid van een aantal bepalingen van het ontwerp met het gemeenschapsrecht betwist.

I. Artikel 3 (dat artikel 45 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 aanvult), in zoverre het bepaalt dat "de autocars en de autobussen, waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 10.000 kg bedraagt en die vanaf 1 juni 1987 in nieuwe staat in gebruik genomen worden, uitgerust (moeten) zijn met een elektrische of hydrodynamische remvertrager die prestaties levert gelijk aan die vastgelegd in punt 1.5. van bijlage II van de richtlijn vermeld in het vorig lid" (richtlijn 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen), terwijl die autobussen en autocars met toepassing van een ander procédé een gelijkwaardige veiligheidsgraad zouden kunnen bereiken.

II. Artikel 5 (dat artikel 60 van hetzelfde besluit wijzigt), in zoverre het bepaalt dat "de nooddeuren (...) in de linker zijwand of in de achterwand van het voertuig (moeten) worden aangebracht", terwijl de voertuigen met toepassing van een ander procédé een gelijkwaardige veiligheidsgraad zouden kunnen bereiken.

Het is zaak van de Regering de aangegeven en door de Commissie van de Europese Gemeenschappen bekritiseerde bepalingen te wijzigen om ze in overeenstemming te brengen met het gemeenschapsrecht.

Wegens de zeer korte termijn die hem is toegemeten alsmede wegens de omvang en het erg technisch karakter van de bepalingen van het ontwerp die een grondig onderzoek zouden vergen met de medewerking van het bestuur, ziet de Raad van State zich verplicht zich te bepalen tot de bovenstaande opmerkingen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN.

Om het ontwerzoek van de ontwerpen te vergemakkelijken, dient het bestuur aan de Raad van State de verwijzing mee te delen naar de richtlijnen van de Raad van de Europese Gemeenschappen waarop het zich wil beroepen.

La chambre était composée de

Messieurs : H. ROUSSEAU, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

Ch. HUBERLANT, conseillers d'Etat,
L. FRANCOIS, staatsraden,

Madame : R. DEROY, greffier,
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J.-J. STRYCKMANS, conseiller d'Etat.

Le rapport a été présenté par M. Cl. ROUSSEAUX, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J.-J. STRYCKMANS, staatsraad.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Cl. ROUSSEAUX, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. DEROY. H. ROUSSEAU.